

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 391/2013 DELLA COMMISSIONE**

**del 3 maggio 2013**

**che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo <sup>(1)</sup>, modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009 («regolamento sulla fornitura di servizi») <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 15, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (CE) n. 550/2004 obbliga la Commissione a stabilire un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea, che ne consenta l'applicazione omogenea nel cielo unico europeo.

(2) Per attuare l'iniziativa del cielo unico europeo è essenziale approntare un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea forniti durante tutte le fasi di volo. Questo sistema deve concorrere a realizzare una maggiore trasparenza in materia di determinazione, applicazione e riscossione delle tariffe per gli utenti dello spazio aereo. Il sistema deve contribuire anche alla fornitura sicura, efficace sotto il profilo dei costi ed efficiente dei servizi di navigazione aerea agli utenti che finanziano il sistema e deve incentivare la fornitura di servizi integrati.

(3) Il sistema di tariffazione comune deve costituire un elemento fondamentale per il conseguimento degli obiettivi del sistema di prestazioni istituito dall'articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo <sup>(3)</sup>, modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009 («regolamento quadro») e dal regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete <sup>(4)</sup>.

(4) In conformità all'obiettivo generale di migliorare l'efficienza dei servizi di navigazione aerea, il sistema di tariffazione dovrebbe promuovere l'efficienza economica e operativa e istituire sistemi di incentivi che consentano ai fornitori di servizi di navigazione aerea di migliorare la prestazione dei propri servizi, compresa l'applicazione di una ripartizione del rischio di traffico.

(5) Il sistema di tariffazione comune deve essere compatibile con il sistema tariffario di Eurocontrol per le tariffe di rotta e con l'articolo 15 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944 (la «convenzione di Chicago»).

(6) Il sistema di tariffazione comune deve permettere l'utilizzo ottimale dello spazio aereo, tenendo conto dei flussi del traffico aereo, in particolare all'interno dei blocchi funzionali di spazio aereo, come stabilito dall'articolo 9 bis del regolamento (CE) n. 550/2004.

(7) Il sistema di tariffazione comune deve, come principio essenziale, poter disporre di informazioni complete e trasparenti, basate sui costi, da mettere a disposizione in tempo utile, ai rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e alle autorità competenti.

(8) Se si stabilisce di fornire i servizi di navigazione aerea presso i terminali e/o i servizi CNS, MET e AIS a condizioni di mercato, gli Stati membri devono poter decidere, per tali servizi, di non calcolare i costi determinati e le tariffe dei servizi presso i terminali, di non stabilire tassi unitari presso i terminali e/o di non istituire incentivi finanziari.

(9) Data la natura mutevole delle operazioni aeroportuali, potrebbe essere necessario modificare le zone tariffarie presso i terminali durante un periodo di riferimento.

(10) L'introduzione di nuove tecnologie e procedure, nonché di modelli aziendali associati, per stimolare la prestazione di servizi integrati deve portare a una significativa riduzione dei costi a vantaggio degli utenti. Per assicurare queste future riduzioni dei costi, i fornitori di servizi di navigazione aerea devono sostenere costi di ristrutturazione per migliorare la propria attività. Tali costi possono essere recuperati, se si dimostra un vantaggio netto per gli utenti.

(11) I meccanismi di incentivazione che promuovono il miglioramento delle prestazioni devono tener conto di quanto sia auspicabile premiare o penalizzare le prestazioni effettive rispetto ai livelli di prestazione previsti al momento dell'adozione del piano di miglioramento delle prestazioni.

(12) Per accelerare l'applicazione delle tecnologie SESAR, che influiscono sul livello di prestazione della rete ATM europea, devono essere ammissibili per il recupero dei costi attraverso le tariffe applicate agli utenti, gli investimenti nei nuovi sistemi ATM e una approfondita revisione di quelli esistenti, qualora siano coerenti con l'attuazione del piano generale ATM europeo (European ATM Master plan), in particolare attraverso progetti comuni, come specificato nell'articolo 15 bis, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 550/2004. Inoltre, gli Stati membri devono poter decidere di adeguare le tariffe di navigazione aerea per fornire incentivi all'equipaggiamento degli aeromobili con i sistemi inclusi nei progetti comuni.

<sup>(1)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

<sup>(2)</sup> GU L 300 del 14.11.2009, pag. 34.

<sup>(3)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

<sup>(4)</sup> Cfr. pagina 1.

- (13) Per migliorare l'efficienza dei servizi di navigazione aerea e promuoverne l'uso ottimizzato, gli Stati membri devono essere in grado di adeguare ulteriormente le tariffe, tenendo conto del livello di congestione della rete in una zona o su una rotta specifiche in determinati periodi.
- (14) È opportuno che il livello delle tariffe imposte, in particolare sugli aeromobili leggeri, non scoraggi l'utilizzo di strutture e servizi necessari per la sicurezza o l'introduzione di nuove tecniche e procedure.
- (15) È opportuno che gli Stati membri possano fissare collettivamente i tassi unitari, in particolare quando le zone tariffarie coprono lo spazio aereo di competenza di più Stati membri oppure quando questi fanno parte di un sistema comune per le tariffe di rotta.
- (16) Per migliorare l'efficienza del sistema di tariffazione comune e ridurre gli oneri amministrativi e contabili è opportuno che gli Stati membri riscuotano collettivamente le tariffe di rotta all'interno di un sistema comune per le tariffe di rotta attraverso una tariffa unica per volo.
- (17) È importante rafforzare gli strumenti normativi per assicurare che gli utenti dei servizi di navigazione aerea paghino le tariffe di navigazione aerea in modo tempestivo e per intero.
- (18) Le tariffe da imporre agli utenti dello spazio aereo dovrebbero essere stabilite in modo equo e trasparente, previa consultazione dei rappresentanti degli utenti. Esse devono essere riviste periodicamente.
- (19) Il regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea <sup>(1)</sup>, modificato dal regolamento (UE) n. 1191/2010 della Commissione, del 16 dicembre 2010 <sup>(2)</sup>, deve essere abrogato con effetto dal 1° gennaio 2015.
- (20) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per il cielo unico europeo,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### CAPO I

#### DISPOSIZIONI GENERALI

##### Articolo 1

#### Oggetto e campo di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce le misure necessarie per l'elaborazione di un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea.
2. Il presente regolamento si applica ai servizi di navigazione aerea prestati dai fornitori di servizi di traffico aereo designati a norma dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 550/2004 (regolamento sulla fornitura di servizi) e dai fornitori di servizi meteorologici, se designati a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, di detto regolamento per il traffico aereo generale all'interno delle regioni EUR e AFI dell'ICAO nelle quali gli Stati membri sono

responsabili della fornitura di servizi di navigazione aerea. Il regolamento si applica anche al gestore della rete istituito a norma dell'articolo 3 del regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione <sup>(3)</sup>.

3. Gli Stati membri possono altresì applicare il presente regolamento ai servizi di navigazione aerea forniti allo spazio aereo di loro responsabilità all'interno di altre regioni dell'ICAO, a condizione che ne informino la Commissione e gli altri Stati membri.

4. Gli Stati membri possono applicare il presente regolamento ai fornitori di servizi di navigazione aerea che hanno ricevuto l'autorizzazione a fornire servizi di navigazione aerea senza essere in possesso della certificazione di cui all'articolo 7, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 550/2004.

5. In conformità dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione, gli Stati membri possono decidere di non applicare il presente regolamento ai servizi di navigazione aerea forniti presso gli aeroporti con meno di 70 000 movimenti di trasporto aereo IFR all'anno.

Gli Stati membri comunicano tale decisione alla Commissione.

#### Articolo 2

#### Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 549/2004.

Si applicano, inoltre, le seguenti definizioni:

- (1) «utente di servizi di navigazione aerea»: l'operatore dell'aeromobile nel momento in cui è effettuato il volo, oppure, se l'identità dell'operatore è sconosciuta, il proprietario dell'aeromobile, tranne quando si possa dimostrare che in quel momento l'operatore fosse un'altra persona;
- (2) «rappresentante degli utenti dello spazio aereo»: qualsiasi soggetto fisico o giuridico che rappresenta gli interessi di una o più categorie di utenti che usufruiscono dei servizi di navigazione aerea;
- (3) «IFR»: le regole del volo strumentale, in base alla definizione contenuta nell'allegato 2 della Convenzione di Chicago (decima edizione — luglio 2005);
- (4) «VFR»: le regole del volo a vista, in base alla definizione contenuta nell'allegato 2 della Convenzione di Chicago (decima edizione — luglio 2005);
- (5) «zona tariffaria di rotta»: un volume di spazio aereo per il quale sono fissati una base di costo unica e un'aliquota unica;
- (6) «zona tariffaria presso i terminali»: un aeroporto o un gruppo di aeroporti per i quali sono fissati una base di calcolo delle tariffe unica e un unico tasso unitario;
- (7) «costi determinati»: i costi fissati dallo Stato membro a norma dell'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 550/2004;

<sup>(1)</sup> GU L 341 del 7.12.2006, pag. 3.

<sup>(2)</sup> GU L 333 del 17.12.2010, pag. 6.

<sup>(3)</sup> GU L 185 del 15.7.2011, pag. 1.

- (8) «periodo di riferimento»: il periodo di riferimento per il sistema di prestazioni istituito dall'articolo 11, paragrafo 3, lettera d), del regolamento (CE) n. 549/2004 e dall'articolo 8 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013;
- (9) «movimento di trasporto aereo IFR»: la somma dei decolli e degli atterraggi effettuati secondo le regole del volo strumentale, calcolata come la media annuale nei tre anni che precedono la presentazione del piano di miglioramento delle prestazioni;
- (10) «altre entrate»: le entrate ottenute dalle autorità pubbliche, compreso il sostegno finanziario nell'ambito dei programmi di assistenza dell'Unione come la rete transeuropea di trasporto (TEN-T), il meccanismo per collegare l'Europa e i fondi di coesione, i proventi di attività commerciali e/o, nel caso di aliquote unitarie presso i terminali, i proventi derivanti da contratti o accordi tra i fornitori di servizi di navigazione aerea e gli operatori aeroportuali;
- (11) «piano di miglioramento delle prestazioni»: un piano di prestazioni elaborato e adottato a norma delle disposizioni degli articoli da 11 a 16 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013;
- (12) «costi effettivi»: i costi realmente sostenuti in un anno per la fornitura di servizi di navigazione soggetti a audit finale;
- (13) «servizi CNS, MET e AIS»: i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, i servizi meteorologici per la navigazione aerea e i servizi d'informazione aeronautica;
- (14) «costi di ristrutturazione»: i costi significativi sostenuti una tantum dai fornitori di servizi di navigazione aerea nel processo di ristrutturazione, mediante l'introduzione di nuove tecnologie e procedure, nonché dei modelli aziendali associati, per promuovere la fornitura di servizi integrati in cui gli Stati membri desiderano recuperare i costi in uno o più periodi di riferimento. Tra essi si annoverano i costi sostenuti per la retribuzione dei dipendenti, la chiusura dei centri di controllo del traffico aereo, lo spostamento delle attività in altre zone, l'ammortamento delle attività e/o l'acquisizione di partecipazioni strategiche in altri fornitori di servizi di navigazione aerea.
- b) non istituire incentivi finanziari per tali servizi nei settori essenziali di prestazione in materia di capacità e ambiente a norma dell'articolo 15 del presente regolamento;
- e, per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea presso i terminali,
- c) non calcolare le tariffe presso i terminali, conformemente all'articolo 12 del presente regolamento;
- d) non fissare le aliquote unitarie presso i terminali di cui all'articolo 17 del regolamento.
2. Per stabilire che uno o più servizi di navigazione aerea presso i terminali o i servizi CNS, MET e AIS sono soggetti a condizioni di mercato, gli Stati membri effettuano una valutazione dettagliata in base a tutte le condizioni stabilite nell'allegato I del presente regolamento. La valutazione prevede inoltre la consultazione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo.
3. Gli Stati membri di cui al paragrafo 1 presentano alla Commissione, non oltre 19 mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento o della data di presentazione delle decisioni prese a norma del paragrafo 1, una relazione dettagliata sul contenuto e i risultati della valutazione di cui al paragrafo 2. La relazione è documentata, comprende i documenti della gara d'appalto, ove applicabile, la motivazione per la scelta del fornitore di servizi, una descrizione degli accordi imposti al fornitore di servizi selezionato per garantire una fornitura efficace sotto il profilo dei costi dei servizi di navigazione aerea presso i terminali o dei servizi CNS, MET e AIS, nonché l'esito delle consultazioni con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo. La relazione è corredata di una motivazione completa delle conclusioni degli Stati membri.
4. Se ritiene che le condizioni di mercato siano state stabilite nel rispetto dei requisiti dell'allegato I, la Commissione ne dà comunicazione agli Stati membri coinvolti entro quattro mesi dal ricevimento della relazione. Il periodo di quattro mesi è prorogato a sei mesi dal ricevimento della relazione, se la Commissione ritiene che sia necessaria una documentazione ulteriore per determinare se siano state stabilite le condizioni di mercato.

### Articolo 3

#### Servizi di navigazione aerea presso i terminali e servizi CNS, MET e AIS soggetti a condizioni di mercato

1. Fatta salva l'applicazione dei principi di cui agli articoli 14 e 15 del regolamento (CE) n. 550/2004, subordinatamente alla valutazione di cui al paragrafo 2, prima dell'inizio di un periodo di riferimento o in casi giustificati durante lo stesso, gli Stati membri possono decidere che uno o più servizi di navigazione aerea presso i terminali o servizi CNS, MET e AIS sono soggetti a condizioni di mercato. In tal caso, si applicano le disposizioni del presente regolamento, ma in merito a tali servizi gli Stati membri coinvolti possono decidere di:

- a) non calcolare i costi determinati, conformemente all'articolo 7 del presente regolamento;

Se ritiene che non siano state stabilite le condizioni di mercato, entro sei mesi dal ricevimento della relazione e a norma della procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004, la Commissione stabilisce che gli Stati membri coinvolti applicano pienamente le disposizioni del presente regolamento. Tale decisione deve essere presa dopo aver consultato gli Stati membri coinvolti.

5. La relazione dello Stato membro e la decisione della Commissione di cui al paragrafo 4 sono valide per la durata del periodo di riferimento in questione, sono rese pubbliche e viene pubblicato un riferimento ad essi nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

#### Articolo 4

##### Principi del sistema di tariffazione comune

1. Il sistema di tariffazione comune è soggetto ai principi di cui all'articolo 15 del regolamento (CE) n. 550/2004.
2. I costi determinati dei servizi di navigazione aerea di rotta sono finanziati mediante tariffe di rotta applicate agli utenti dei servizi di navigazione aerea in conformità alle disposizioni del Capo III e/o per mezzo di altre entrate.
3. I costi determinati dei servizi di navigazione aerea presso i terminali sono finanziati mediante tariffe presso i terminali applicate agli utenti dei servizi di navigazione aerea, in conformità alle disposizioni del Capo III, e/o per mezzo di altre entrate.
4. I paragrafi 2 e 3 si applicano fatto salvo il finanziamento delle esenzioni di determinati utenti dei servizi di navigazione aerea per mezzo di altre fonti di finanziamento a norma dell'articolo 10 del presente regolamento.
5. Il sistema di tariffazione comune garantisce la trasparenza e la consultazione con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo circa le basi di costo e la ripartizione dei costi tra i vari servizi.
6. Le entrate derivanti dalle tariffe di rotta o di terminale stabilite a norma degli articoli 11 e 12 del presente regolamento non devono essere utilizzate per finanziare le attività commerciali dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

#### Articolo 5

##### Fissazione di zone tariffarie

1. Gli Stati membri fissano zone tariffarie, all'interno dello spazio aereo che ricade sotto la propria responsabilità, nelle quali sono forniti servizi di navigazione aerea agli utenti dello spazio aereo.
2. Le zone tariffarie sono definite in modo coerente con le operazioni e i servizi di controllo del traffico aereo, previa consultazione con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo.
3. Una zona tariffaria di rotta si estende dal suolo fino a includere lo spazio aereo superiore. In aree terminali complesse gli Stati membri possono istituire una zona specifica all'interno di una zona tariffaria.
4. Se le zone tariffarie si estendono attraverso lo spazio aereo appartenente a più Stati membri, gli Stati membri interessati assicurano la coerenza e l'uniformità di applicazione del presente regolamento allo spazio aereo in questione.

5. Una zona tariffaria di terminale può essere modificata nel corso di un periodo di riferimento. In tal caso gli Stati membri:

- a) forniscono alla Commissione i pertinenti dati sui costi e sul traffico per consentirle di ricostruire serie di dati relativi ai costi e al traffico che riflettano la situazione precedente e successiva a un cambiamento significativo e di svolgere i propri compiti di monitoraggio delle prestazioni a norma dell'articolo 18 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013;
- b) consultano i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e ne riferiscono i pareri alla Commissione;
- c) forniscono alla Commissione una valutazione dell'impatto dei cambiamenti sugli obiettivi di efficacia sul piano dei costi dei servizi di navigazione aerea presso i terminali e il monitoraggio delle prestazioni e indicano le modalità di realizzazione del monitoraggio delle prestazioni nel restante periodo di riferimento.

#### CAPO II

##### COSTI DELLA FORNITURA DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

#### Articolo 6

##### Servizi, strutture e attività ammissibili

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea di cui all'articolo 1, paragrafi 2 e 4, stabiliscono i costi sostenuti per fornire servizi di navigazione aerea in relazione alle strutture e ai servizi previsti e attuati ai sensi del piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea, nelle zone tariffarie di loro competenza.

Tali costi comprendono i costi amministrativi generali, i costi di formazione, i costi per studi, per collaudi e prove nonché i costi per la ricerca e lo sviluppo destinati a tali servizi.

2. Gli Stati membri possono stabilire i seguenti costi in quanto costi determinati, in conformità all'articolo 15, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 550/2004, quando sono sostenuti in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea:

- a) i costi sostenuti dalle autorità nazionali competenti;
- b) i costi sostenuti dalle organizzazioni riconosciute di cui all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 550/2004;
- c) i costi derivanti dagli accordi internazionali.

3. A norma dell'articolo 15 bis, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 550/2004 una parte delle entrate tariffarie può essere utilizzata per finanziare progetti comuni relativi a funzioni di rete di particolare importanza per migliorare l'efficacia globale dei servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea. In questi casi, gli Stati membri applicano una contabilità organica e trasparente per garantire che gli utenti dello spazio aereo non subiscano un doppio addebito. Determinati costi risultanti da un progetto comune sono chiaramente identificati in conformità agli allegati II e VII.

4. Gli investimenti in nuovi sistemi ATM e le modifiche rilevanti di quelli esistenti sono ammissibili nella misura in cui siano coerenti con l'attuazione del piano generale ATM (European ATM Master plan) e, in particolare, nell'ambito di progetti comuni specificati all'articolo 15 *bis*, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 550/2004.

#### Articolo 7

##### Calcolo dei costi

1. I costi determinati e i costi effettivi comprendono il costo dei servizi, delle strutture e delle attività ammissibili di cui all'articolo 6 del presente regolamento e stabiliti in conformità ai requisiti contabili di cui all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 550/2004.

Gli effetti non ricorrenti derivanti dall'introduzione di principi contabili internazionali possono essere rateizzati su un periodo non superiore a 15 anni.

Fatti salvi gli articoli 17 e 19 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, i costi determinati devono essere fissati prima dell'inizio di ciascun periodo di riferimento in quanto parte integrante del piano di miglioramento delle prestazioni per ciascun anno civile durante il periodo di riferimento e in termini sia reali che nominali. Per ogni anno del periodo di riferimento, la differenza tra i costi determinati espressi in termini nominali prima del periodo di riferimento e i costi determinati corretti sulla base della differenza tra il tasso reale di inflazione registrato dalla Commissione nell'indice dei prezzi al consumo armonizzato di Eurostat pubblicato nel mese di aprile dell'anno *n*, e l'inflazione presunta specificata nel piano di miglioramento delle prestazioni per l'anno che precede il periodo di riferimento e per ciascun anno di quest'ultimo, è riportata nell'anno *n* + 2 per il calcolo del tasso unitario.

I costi determinati e i costi effettivi sono calcolati nella valuta nazionale. Se per un blocco funzionale di spazio aereo è stata creata una zona tariffaria comune con un unico tasso unitario, gli Stati membri interessati garantiscono la conversione dei costi nazionali in euro o nella valuta nazionale di uno degli Stati membri interessati, in modo da consentire un calcolo trasparente del tasso unitario unico di cui all'articolo 17, paragrafo 1, terzo comma, del presente regolamento. Tali Stati membri ne danno comunicazione alla Commissione e a Eurocontrol.

2. I costi di cui al paragrafo 1 sono ripartiti in costi di personale, altri costi di esercizio, costi di ammortamento, costi di capitale e voci eccezionali, tra cui imposte non recuperabili e dazi doganali versati e tutti gli altri costi correlati.

I costi per il personale comprendono le retribuzioni lorde, i pagamenti per le ore di lavoro straordinario, i contributi dei dipendenti ai regimi di sicurezza sociale, nonché i contributi pensionistici e altre indennità. I contributi pensionistici possono essere calcolati sulla base di stime prudenti conformi alla gestione del sistema o alla pertinente legislazione nazionale. Tali stime sono indicate nel piano di miglioramento delle prestazioni.

Altri costi di esercizio comprendono i costi sostenuti per l'acquisto di beni e servizi utilizzati per la fornitura di servizi di navigazione aerea. In particolare includono i servizi esternalizzati, il personale esterno, il materiale, l'energia, i servizi di pubblica utilità, l'affitto di immobili, le attrezzature e le installazioni,

la manutenzione, i costi di assicurazione e di viaggio. Quando acquista altri servizi di navigazione aerea, il fornitore di servizi di traffico aereo include la spesa effettiva sostenuta per tali servizi negli altri suoi costi di esercizio.

I costi di ammortamento si riferiscono alle attività fisse complessive utilizzate a fini di fornitura di servizi di navigazione aerea. Le attività fisse sono ammortizzate, in base alla loro durata di vita utile prevista, utilizzando il metodo fisso lineare applicato al costo delle attività che vengono ammortizzate. Per il calcolo dell'ammortamento si può utilizzare la contabilità basata sui costi correnti o quella basata sui costi storici. La metodologia deve rimanere costante per tutta la durata dell'ammortamento e deve essere coerente con il costo del capitale applicato (costo nominale del capitale per la contabilità basata su costi storici e costo reale del capitale per la contabilità basata sul costo corrente). Quando si applica la contabilità basata sui costi correnti, devono essere forniti dati contabili sui costi storici equivalenti a fini di comparazione e valutazione.

Il costo del capitale è pari al prodotto:

- a) della somma della media del valore contabile netto delle attività fisse, e delle eventuali correzioni alle attività complessive determinate dalle autorità nazionali di vigilanza e utilizzati dal fornitore di servizi di navigazione aerea in esercizio o in costruzione e del valore medio delle attività correnti nette, esclusi i conti fruttiferi, che sono necessarie per la fornitura di servizi di navigazione aerea; e
- b) della media ponderata del tasso d'interesse sul debito e del rendimento sul capitale. Per i fornitori di servizi di navigazione aerea privi di fondi propri, la media ponderata è calcolata sulla base di un rendimento applicato alla differenza tra le attività complessive, di cui alla lettera a), e i debiti.

I costi eccezionali sono costi non ricorrenti legati alla fornitura di servizi di navigazione aerea che sono stati sostenuti nel corso dello stesso anno.

Qualsiasi correzione che vada oltre le disposizioni dei principi contabili internazionali deve essere specificata nel piano di miglioramento delle prestazioni da sottoporre alla Commissione e nelle informazioni supplementari da fornire in conformità all'allegato II.

3. Ai fini del calcolo del costo del capitale indicato al paragrafo 2, i fattori di ponderazione sono basati sulla quota di finanziamento attraverso debito o fondi propri. Il tasso d'interesse sul debito è pari alla media ponderata dei tassi d'interesse sul debito del fornitore di servizi di navigazione aerea. Il rendimento dei fondi propri è quello fornito nel piano di miglioramento delle prestazioni per il periodo di rendicontazione ed è basato sull'effettivo rischio finanziario del fornitore di servizi di navigazione aerea, valutato prima del periodo di riferimento.

Quando le attività non appartengono al fornitore di servizi di navigazione aerea, ma sono incluse nel calcolo del costo del capitale, gli Stati membri assicurano che il costo di tali attività non sia recuperato due volte.

4. Il calcolo dei costi effettivi può includere il recupero dei costi di ristrutturazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea sostenuti nei periodi di riferimento che precedono il/i periodo/i di riferimento in cui avviene il recupero e fatto salvo un fascicolo di valutazione che dimostri un vantaggio netto per gli utenti nel corso del tempo.

L'autorità nazionale di vigilanza presenta alla Commissione il fascicolo di valutazione, un piano per il recupero dei costi di ristrutturazione e i risultati di una consultazione con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo sul fascicolo di valutazione e il piano di recupero dei costi di ristrutturazione.

Se ritiene che siano dimostrati i vantaggi netti per gli utenti nel corso del tempo, la Commissione lo comunica allo Stato membro in questione entro cinque mesi dal ricevimento della domanda da parte dell'autorità nazionale di vigilanza.

Se ritiene che i vantaggi netti previsti inizialmente per gli utenti nel corso del tempo non siano dimostrati, in base alla procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004 ed entro cinque mesi dal ricevimento della documentazione da parte dell'autorità nazionale di vigilanza, la Commissione decide che i costi di ristrutturazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea non devono essere recuperati e comunica la sua decisione allo Stato membro in questione.

Lo Stato membro in questione riferisce in merito all'evoluzione dei costi di ristrutturazione e ai vantaggi netti per gli utenti nella propria relazione annuale a norma dell'articolo 18, paragrafo 4, del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013.

#### Articolo 8

##### Ripartizione dei costi

1. I costi dei servizi, delle strutture e delle attività ammissibili ai sensi dell'articolo 6 sono ripartiti in modo trasparente tra le zone tariffarie per le quali sono stati sostenuti.

Se riguardano più zone tariffarie, i costi sono ripartiti in modo proporzionale sulla base di una metodologia trasparente a norma dell'articolo 9.

2. I costi dei servizi presso i terminali sono relativi ai seguenti servizi:

- a) servizi di controllo dell'aeroporto, servizi di informazione sui voli in aeroporto, compresi i servizi di consulenza sul traffico aereo e i servizi di allarme;
- b) servizi di traffico aereo per l'avvicinamento e per la partenza di aeromobili entro una determinata distanza da un aeroporto sulla base delle esigenze operative;
- c) una ripartizione adeguata di tutti gli altri componenti dei servizi di navigazione aerea, che rifletta una distribuzione proporzionata tra servizi di rotta e servizi presso i terminali.

Ai fini del paragrafo 2, lettere b) e c), prima dell'inizio di ciascun periodo di riferimento gli Stati membri definiscono i criteri utilizzati per ripartire i costi tra i servizi presso i terminali e i servizi di rotta per ciascun aeroporto e ne informano la Commissione.

3. Il costo dei servizi di rotta deve essere relativo ai costi di cui al paragrafo 1, ad esclusione dei costi di cui al paragrafo 2.

4. Se sono concesse esenzioni per voli VFR a norma dell'articolo 10, il fornitore di servizi di navigazione aerea individua i costi dei servizi di navigazione aerea forniti ai voli VFR e li separa dai costi dei servizi forniti ai voli IFR. Questi costi possono essere stabiliti attraverso un metodo basato sul costo marginale che tenga conto dei vantaggi per i voli IFR derivanti dai servizi forniti ai voli VFR.

#### Articolo 9

##### Trasparenza dei costi e del meccanismo di tariffazione

1. Entro sette mesi dall'inizio del periodo di riferimento, gli Stati membri, agendo in modo coordinato, invitano i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo a una consultazione in materia di costi determinati, investimenti previsti, previsioni sulle unità di servizi, politica tariffaria e relativi tassi unitari. Gli Stati membri sono assistiti dai propri fornitori di servizi di navigazione aerea. In seguito, in modo trasparente, gli Stati membri stabiliscono i loro costi nazionali o di blocco funzionale di spazio aereo, a norma dell'articolo 6, e mettono a disposizione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo, della Commissione e, se del caso, di Eurocontrol, i loro tassi unitari.

Durante il periodo di riferimento gli Stati membri invitano, con cadenza annuale e in modo coordinato, i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo a una consultazione in merito a eventuali scostamenti dalle previsioni, in particolare per quanto riguarda:

- a) il traffico e i costi effettivi rispetto alle previsioni in materia di traffico e ai costi determinati;
- b) l'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di traffico di cui all'articolo 13;
- c) l'applicazione del dispositivo di ripartizione dei costi di cui all'articolo 14;
- d) i sistemi di incentivazione di cui all'articolo 15.
- e) la modulazione delle tariffe di cui all'articolo 16.

La consultazione può essere organizzata a livello regionale. I rappresentanti degli utenti dello spazio aereo mantengono il diritto di richiedere ulteriori consultazioni. Una consultazione degli utenti deve essere organizzata sistematicamente in caso di attivazione di un dispositivo di allarme previsto dagli articoli 17 e 19 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 che determini una revisione dei costi unitari determinati.

2. Le informazioni di cui al paragrafo 1 sono basate sulle tabelle di rendicontazione e le modalità dettagliate di cui agli allegati II, VI e VII. Se a norma dell'articolo 3 si stabilisce che i servizi di navigazione aerea presso i terminali o i servizi CNS, MET e AIS sono soggetti alle condizioni di mercato, le informazioni di cui al paragrafo 1 si basano sulle tabelle di rendicontazione e sulle modalità dettagliate stabilite nell'allegato III. La documentazione pertinente deve essere messa a disposizione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo, della Commissione, di Eurocontrol e delle autorità nazionali di vigilanza tre settimane prima della riunione di consultazione. Per quanto riguarda la consultazione su base annuale di cui al paragrafo 1, secondo comma, la documentazione pertinente deve essere messa a disposizione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo, della Commissione, di Eurocontrol e delle autorità nazionali di vigilanza ogni anno, entro il 1° giugno.

3. Per consentire la comunicazione del conseguimento delle prestazioni a norma dell'articolo 18, paragrafo 4, del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, entro il 1° giugno di ogni anno gli Stati membri mettono a disposizione i propri costi effettivi sostenuti nell'anno precedente e la differenza tra i costi effettivi e i costi determinati contenuti nel piano di miglioramento delle prestazioni, utilizzando le tabelle di rendicontazione e le modalità dettagliate stabilite negli allegati II, VI e VII. Gli Stati membri che decidono che i servizi di navigazione aerea presso i terminali o i servizi CNS, MET e AIS sono soggetti alle condizioni di mercato a norma dell'articolo 3 comunicano tali informazioni, utilizzando le tabelle di rendicontazione e le modalità dettagliate stabilite nell'allegato III.

### CAPO III

## FINANZIAMENTO DELLA FORNITURA DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA MEDIANTE LE TARIFFE DI NAVIGAZIONE AEREA

### Articolo 10

#### Esenzione dalle tariffe di navigazione aerea

1. Gli Stati membri esonerano dalle tariffe di rotta:
  - a) i voli effettuati da aeromobili il cui peso massimo autorizzato al decollo è inferiore a due tonnellate metriche;
  - b) i voli misti VFR/IFR nelle zone tariffarie nelle quali sono effettuati esclusivamente in VFR e dove non è riscossa alcuna tariffa per i voli VFR;
  - c) i voli effettuati esclusivamente per trasportare, in missione ufficiale, monarchi regnanti e i loro familiari diretti, capi di Stato, capi di governo e loro ministri; in tutti i casi l'esonerazione deve essere debitamente giustificato dall'appropriato indicatore di status o nota nel piano di volo;
  - d) i voli di ricerca e soccorso autorizzati dall'organismo competente.
2. Gli Stati membri possono esonerare dalle tariffe di rotta:
  - a) i voli militari effettuati dagli aeromobili militari di qualsiasi paese;

- b) i voli di addestramento effettuati esclusivamente per il conseguimento di una licenza o di un'abilitazione nel caso del personale navigante di condotta e ove ciò sia comprovato da una nota opportuna nel piano di volo; i voli devono essere effettuati esclusivamente all'interno dello spazio aereo dello Stato membro interessato e non devono servire al trasporto di passeggeri e/o di merci, né per il posizionamento o il trasporto dell'aeromobile;
- c) i voli effettuati esclusivamente al fine di verificare o collaudare apparecchiature utilizzate o che devono essere utilizzate come aiuti al suolo per la navigazione aerea, ad esclusione dei voli di posizionamento effettuati dagli aeromobili interessati;
- d) i voli che terminano presso l'aeroporto dal quale l'aeromobile era decollato e durante i quali non è stato effettuato alcun atterraggio intermedio;
- e) i voli VFR;
- f) i voli a fini umanitari autorizzati dall'organismo competente;
- g) i voli effettuati dai servizi doganali e di polizia.

3. Gli Stati membri possono esonerare dal pagamento delle tariffe di terminale i voli di cui ai paragrafi 1 e 2.

4. I costi sostenuti per i voli esonerati si compongono dei seguenti elementi:

- a) i costi dei voli VFR esonerati di cui all'articolo 8, paragrafo 4; e
- b) i costi dei voli IFR esonerati che sono calcolati come il prodotto dei costi sostenuti per i voli IFR e la percentuale delle unità di servizi esonerate rispetto al numero totale di unità di servizi, dove quest'ultimo comprende le unità di servizi afferenti ai voli IFR, nonché le unità di servizi afferenti ai voli VFR, se questi non sono esonerati. I costi sostenuti per i voli IFR sono pari ai costi totali meno il costo dei voli VFR.

5. Gli Stati membri garantiscono che i fornitori di servizi di navigazione aerea siano rimborsati per i servizi che essi hanno fornito a voli esonerati.

### Articolo 11

#### Calcolo delle tariffe di rotta

1. Fatta salva la possibilità di cui all'articolo 4, paragrafo 2, di finanziare i servizi di navigazione aerea di rotta per mezzo di altre entrate, la tariffa di rotta per un volo specifico in una zona tariffaria di rotta specifica è pari al prodotto del tasso unitario fissato per tale zona tariffaria di rotta e delle unità di servizi di rotta per il volo in questione.
2. I tassi unitari e le unità di servizi di rotta sono calcolati in conformità all'allegato IV.

### Articolo 12

#### Calcolo delle tariffe di terminale

1. Fatta salva la possibilità prevista dall'articolo 4, paragrafo 3, di finanziare i servizi di navigazione aerea presso i terminali per mezzo di altre entrate, la tariffa di terminale per un volo specifico in una zona tariffaria di terminale specifica è pari al prodotto del tasso unitario fissato per tale zona tariffaria di terminale e delle unità di servizi presso i terminali per il volo in questione. Ai fini della tariffazione l'avvicinamento e la partenza sono considerati un unico volo. Le unità di cui si tiene conto ai fini del computo sono il volo in arrivo o il volo in partenza.

2. Il tasso unitario e le unità di servizi presso i terminali sono calcolate in conformità all'allegato V.

### Articolo 13

#### Ripartizione dei rischi di traffico

1. Si applica un dispositivo di ripartizione del rischio di traffico nel rispetto dei principi di cui all'articolo 12 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013.

2. I seguenti costi non sono soggetti al dispositivo di ripartizione del rischio di traffico e determinano un aumento o una riduzione dei costi determinati in uno o più anni successivi, indipendentemente dall'evoluzione del traffico:

- a) i costi determinati stabiliti a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, con l'eccezione degli accordi relativi alla fornitura di servizi di navigazione aerea a livello transfrontaliero;
- b) i costi determinati per i servizi meteorologici;
- c) l'aggiustamento dovuto alle differenze tra inflazione prevista e effettiva, come indicato all'articolo 7, paragrafo 1;
- d) il recupero dei costi di ristrutturazione, se autorizzati a norma dell'articolo 7, paragrafo 4;
- e) i riporti derivanti dall'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di traffico;
- f) i riporti autorizzati dal periodo di riferimento precedente derivanti dall'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di costo di cui all'articolo 14;
- g) i bonus o le penali relativi agli incentivi finanziari di cui all'articolo 15;
- h) i saldi attivi o negativi dovuti a recuperi che possono derivare dalla modulazione delle tariffe per la navigazione aerea a norma dell'articolo 16;
- i) i saldi attivi o negativi dovuti a recuperi derivanti da variazioni del traffico;

- j) per il secondo periodo di riferimento, i saldi attivi o passivi dovuti a recuperi realizzati dagli Stati membri fino al 2011 incluso per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea di rotta e al 2014 per i servizi di navigazione aerea presso i terminali.

Gli Stati membri possono inoltre esentare dalla ripartizione dei rischi di traffico i costi determinati dei fornitori di servizi di navigazione aerea che sono stati autorizzati a fornire servizi di navigazione aerea senza certificazione, in conformità all'articolo 7, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 550/2004.

3. Se, in un dato anno  $n$ , il numero effettivo di unità di servizi non supera o scende sotto la previsione stabilita nel piano di miglioramento delle prestazioni per tale anno  $n$  in misura superiore al 2 %, le entrate supplementari o le mancate entrate del fornitore di servizi di navigazione aerea in relazione ai costi determinati non sono riportate.

4. Se, in un dato anno  $n$ , il numero effettivo di unità di servizi supera la previsione stabilita nel piano di miglioramento delle prestazioni per tale anno  $n$  in misura superiore al 2 %, almeno il 70 % delle entrate supplementari ottenute dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che superano il 2 % della differenza tra le unità di servizi effettive e le previsioni relative ai costi determinati stabiliti nel piano di miglioramento delle prestazioni comporta una corrispondente riduzione dei costi determinati dell'anno  $n + 2$ ;

se, in un dato anno  $n$ , il numero effettivo di unità di servizi scende sotto la previsione stabilita nel piano di miglioramento delle prestazioni per tale anno  $n$  in misura superiore al 2 %, il 70 % al massimo delle mancate entrate subite dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che superano il 2 % della differenza tra le unità di servizi effettive e le previsioni relative ai costi determinati stabiliti nel piano di miglioramento delle prestazioni comporta un aumento corrispondente dei costi determinati avente inizio non prima dell'anno  $n + 2$ .

5. se, in un dato anno  $n$ , il numero effettivo di unità di servizi è inferiore del 90 % rispetto alle previsioni formulate nel piano di miglioramento delle prestazioni per tale anno  $n$ , l'importo complessivo delle mancate entrate subite dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che superano il 10 % della differenza tra le unità di servizi effettive e le previsioni relative ai costi determinati stabiliti nel piano di miglioramento delle prestazioni comportano un aumento corrispondente dei costi determinati avente inizio non prima dell'anno  $n + 2$ .

Se, in un dato anno  $n$ , il numero effettivo delle unità di servizi è superiore del 110 % rispetto alle previsioni formulate nel piano di miglioramento delle prestazioni per tale anno  $n$ , l'intero importo delle entrate supplementari ottenute dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che superano il 10 % della differenza tra le unità di servizi effettive e le previsioni relative ai costi determinati stabiliti nel piano di miglioramento delle prestazioni comporta una riduzione corrispondente dei costi determinati dell'anno  $n + 2$ .



6. Nel caso dei servizi di navigazione aerea presso i terminali, gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni di cui ai paragrafi 3, 4 e 5 agli aeroporti con meno di 225 000 movimenti di trasporto aereo IFR all'anno. Gli Stati membri comunicano tale decisione alla Commissione entro due mesi dalla pubblicazione del presente regolamento.

#### Articolo 14

##### Ripartizione dei costi

1. Si applica un dispositivo di ripartizione dei costi nel rispetto dei seguenti principi:

- a) se, per l'intero periodo di riferimento, i costi effettivi sono inferiori ai costi determinati stabiliti all'inizio del periodo di riferimento, la differenza che ne risulta viene trattenuta dal fornitore di servizi di navigazione aerea, dallo Stato membro o dall'organizzazione riconosciuta interessata;
- b) se, per l'intero periodo di riferimento, i costi effettivi superano i costi determinati stabiliti all'inizio del periodo di riferimento, la differenza che ne risulta viene sostenuta dal fornitore di servizi di navigazione aerea, dallo Stato membro o dall'organizzazione riconosciuta interessata.

2. Costi esenti dall'applicazione del paragrafo 1, lettere a) e b):

- a) i dispositivi per la ripartizione dei costi di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), non si applicano alla differenza tra i costi determinati e i costi effettivi per quanto riguarda gli elementi di costo per i quali il fornitore di servizi di navigazione aerea, lo Stato membro o le organizzazioni riconosciute coinvolti hanno adottato iniziative di gestione ragionevoli e identificabili, ma che possono essere considerate al di fuori del loro controllo a seguito di:

- i) cambiamenti imprevisti della legislazione nazionale in materia di pensioni, della legislazione sulla contabilizzazione delle pensioni o dei costi pensionistici derivanti da condizioni impreviste dei mercati finanziari;

- ii) cambiamenti significativi dei tassi di interesse sui prestiti, che finanziano i costi legati alla fornitura di servizi di navigazione aerea;

- iii) elementi di costo nuovi e imprevisti non contenuti nel piano di miglioramento delle prestazioni ma imposti da obblighi di legge;

- iv) cambiamenti imprevisti della normativa fiscale nazionale;

- v) cambiamenti imprevisti nei costi o nelle entrate derivanti da accordi internazionali.

- b) Fatto salvo l'articolo 7, paragrafo 1, terzo comma, ciascun elemento di costo inserito nel paragrafo 2, lettera a), deve essere determinato dall'autorità nazionale di vigilanza e, per ciascun elemento di costo, il piano di miglioramento delle prestazioni specifiche per il periodo di riferimento precedente:

- i) una descrizione completa dell'elemento di costo;

- ii) il costo attribuito a tale elemento nel piano di miglioramento delle prestazioni;

- iii) il motivo per cui l'elemento di costo è ritenuto ammissibile nell'ambito di applicazione del paragrafo 2, lettera a), anziché del paragrafo 1, lettere a) e b);

- iv) sottostanti eventi esterni o circostanze che sfuggono al controllo delle autorità nazionali di vigilanza, ai fornitori di servizi aerei o all'organizzazione riconosciuta in questione che hanno determinato una variazione tra costi effettivi e costi determinati relativi a detto elemento di costo;

- v) le azioni intraprese per gestire il rischio di costo associato a tale elemento.

- c) Le differenze tra costi effettivi e costi determinati in relazione a questi elementi devono essere individuate e spiegate a norma dell'allegato VII.2.

- d) Se, per l'intero periodo di riferimento, in seguito alla deduzione dei costi dall'ambito di applicazione del paragrafo 2, lettera a), i costi effettivi sono inferiori ai costi determinati stabiliti all'inizio del periodo di riferimento, la differenza che ne risulta viene restituita agli utenti dello spazio aereo mediante un riporto al successivo periodo di riferimento.

- e) Se, per l'intero periodo di riferimento, in seguito all'inserimento dei costi nell'ambito di applicazione del paragrafo 2, lettera a), i costi effettivi sono superiori ai costi determinati stabiliti all'inizio del periodo di riferimento, la differenza che ne risulta viene trasferita agli utenti dello spazio aereo mediante un riporto al successivo periodo di riferimento.

- f) L'autorità nazionale di vigilanza in questione stabilisce ogni anno che la variazione tra i costi effettivi rispetto ai costi determinati è effettivamente il risultato degli eventi o delle circostanze rilevanti di cui al paragrafo 2, lettera a) e in linea con le disposizioni del paragrafo 2, lettera b). L'autorità verifica inoltre che la variazione dei costi da trasferire agli utenti sia specificamente individuata e categorizzata. Essa informa gli utenti dello spazio aereo e comunica alla Commissione il risultato della propria valutazione a cadenza annuale. Se entro sei mesi dal ricevimento della relazione sulla valutazione annuale dell'autorità nazionale di vigilanza la Commissione ritiene che tale relazione non stabilisca che la variazione dei costi effettivi rispetto ai costi determinati sia effettivamente il risultato degli eventi o delle circostanze rilevanti di cui al paragrafo 2, lettera a), e in linea con le disposizioni del paragrafo 2, lettera b), decide, a norma della procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004, che gli Stati membri in questione non possono applicare le disposizioni del paragrafo 2 in relazione alla variazione dei costi effettivi rispetto ai costi determinati, in tutto o in parte in base alle proprie rilevazioni.

- g) Gli importi riportati devono essere specificati per fattori e ne deve figurare una descrizione nelle informazioni supplementari da fornire in conformità all'allegato VI.

#### Articolo 15

##### Incentivi per i fornitori di servizi di navigazione aerea

1. Gli Stati membri adottano incentivi finanziari per i propri fornitori di servizi di navigazione aerea nel settore essenziale di prestazione della capacità e possono adottare tali incentivi nel settore essenziale di prestazione dell'ambiente a norma dell'articolo 12 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013. Gli incentivi consistono in bonus e penali rispettivamente per il conseguimento o il mancato conseguimento degli obiettivi prestazionali che devono essere aggiunti o dedotti dai costi determinati adottati in base al livello di prestazione conseguito.

Gli incentivi finanziari rispettano i seguenti principi:

- a) il tasso unitario dell'anno  $n + 2$  può essere corretto per prevedere la possibilità di bonus o penali in funzione dell'effettivo livello delle prestazioni conseguito dal fornitore di servizi di navigazione aerea nell'anno  $n$  in relazione ai pertinenti obiettivi;
- b) il livello dei bonus e delle penali applicabile deve essere commisurato agli obiettivi da conseguire e alle prestazioni ottenute. Non vengono erogati bonus per prestazioni uguali o inferiori agli obiettivi di prestazione attesi;
- c) il livello dei bonus e delle penali applicabile deve essere equo;
- d) l'importo massimo dei bonus aggregati e delle penali aggregate non deve superare l'1 % delle entrate dei servizi di navigazione aerea nell'anno  $n$ ;
- e) i livelli di variazione delle prestazioni e i livelli di bonus e penali applicabili sono determinati a seguito delle consultazioni di cui all'articolo 9 e sono fissati dal piano di miglioramento delle prestazioni.
- f) in caso di obiettivi stabiliti a livello di blocchi funzionali di spazio aereo, i bonus e le penali si applicano ai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati;
- g) per il settore essenziale di prestazione della capacità, gli obiettivi prestazionali possono essere modificati per coprire solo le cause di ritardo relative alla capacità ATC, alle rotte ATC, al personale ATC, alle attrezzature ATC, alla gestione dello spazio aereo e a un evento speciale legato ai codici C, R, S, T, M e P del manuale dell'utente ATFCM.

2. Le autorità nazionali di vigilanza controllano la corretta applicazione di tali incentivi da parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

#### Articolo 16

##### Modulazione delle tariffe di navigazione aerea

1. In seguito alla proposta di consultazione di cui all'articolo 9, gli Stati membri possono, a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo e in modo non discriminatorio e trasparente, modulare le tariffe di navigazione aerea a carico degli utenti dello spazio aereo per tener conto dei loro sforzi, in particolare al fine di:

- a) ottimizzare l'utilizzo dei servizi di navigazione aerea;
- b) ridurre l'impatto ambientale dei voli;
- c) ridurre i costi complessivi dei servizi di navigazione aerea e migliorarne l'efficienza, in particolare modulando le tariffe in base al livello di congestione della rete in una zona specifica o su una rotta specifica in periodi specifici.

La modulazione delle tariffe non comporta una modifica complessiva delle entrate per i fornitori di servizi di navigazione aerea. I saldi attivi o passivi dovuti a recuperi devono essere trasferiti al periodo successivo.

2. Anche le tariffe di navigazione aerea possono essere modulate, in modo non discriminatorio e trasparente, per accelerare la diffusione delle capacità SESAR ATM. In particolare, la modulazione può mirare a fornire incentivi all'equipaggiamento degli aeromobili con i sistemi inclusi nei progetti comuni di cui all'articolo 15 *bis*, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 550/2004.

3. La modulazione delle tariffe di navigazione aerea comporta una variazione della tariffa di rotta e/o di terminale calcolata in base alle disposizioni di cui agli articoli 11 e 12.

4. Le autorità nazionali di vigilanza controllano la corretta applicazione della modulazione delle tariffe di navigazione aerea da parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

#### Articolo 17

##### Fissazione di tassi unitari per le zone tariffarie

1. Gli Stati membri provvedono affinché i tassi unitari siano fissati ogni anno per ogni zona tariffaria su base annuale. Fatto salvo il paragrafo 2, i tassi unitari non possono essere modificati nel corso dell'anno.

I tassi unitari devono essere fissati in base alla seguente procedura:

- a) per ciascun anno del periodo di riferimento, i tassi unitari per l'anno  $n$  sono calcolati al 1° novembre dell'anno  $n - 1$  in base ai costi unitari determinati contenuti nel piano di miglioramento delle prestazioni e agli adeguamenti stabiliti al paragrafo 2.2 dell'allegato IV e dell'allegato V del presente regolamento;
- b) gli Stati membri presentano i tassi unitari per l'anno  $n$  alla Commissione entro il 1° giugno dell'anno  $n - 1$  a norma dell'articolo 9, paragrafi 1) e 2);

- c) la Commissione valuta i tassi unitari in base alle disposizioni del presente regolamento e al regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013;
- d) se ritiene che i tassi unitari rispettino le disposizioni del presente regolamento e del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, la Commissione ne dà comunicazione allo Stato membro in questione entro quattro mesi dalla loro presentazione;
- e) se ritiene che i tassi unitari non rispettino le disposizioni del presente regolamento e del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, entro quattro mesi dalla presentazione dei tassi unitari la Commissione informa al riguardo lo Stato membro in questione, che entro un mese presenta alla Commissione i tassi unitari corretti;
- f) gli Stati membri comunicano alla Commissione e a Eurocontrol, ove opportuno, i tassi unitari fissati per ciascuna zona tariffaria entro e non oltre il 1° novembre dell'anno  $n - 1$ .

I tassi unitari sono espressi nella divisa nazionale. Se gli Stati membri che fanno parte di un blocco funzionale di spazio aereo decidono di creare una zona tariffaria comune con un unico tasso unitario, quest'ultimo deve essere fissato in euro o nella divisa nazionale di uno degli Stati membri interessati. Gli Stati membri interessati informano la Commissione e Eurocontrol in merito alla divisa applicabile.

2. Se i piani di miglioramento delle prestazioni sono adottati dopo il 1° novembre dell'anno precedente l'anno di inizio del periodo di riferimento o se sono rivisti a norma degli articoli 17 e 19 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, i tassi unitari sono ricalcolati se necessario sulla base del piano finale adottato o delle misure correttive applicabili. A tale scopo e a norma dell'articolo 16 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, gli Stati membri calcolano e applicano il proprio tasso unitario in base al piano di miglioramento delle prestazioni adottato il prima possibile nel corso del primo anno del periodo di riferimento o del primo anno di applicazione dei piani e degli obiettivi di prestazione rivisti. La differenza nelle entrate dovuta all'applicazione temporanea del tasso unitario iniziale deve essere riportata nel calcolo del tasso unitario dell'anno successivo. Per il primo anno del periodo di riferimento o per il primo anno di applicazione dei piani e degli obiettivi di prestazione rivisti, il dispositivo di ripartizione del rischio di traffico istituito dall'articolo 13 deve essere applicato in base ai costi determinati e alle unità di servizi contenute nel piano di miglioramento delle prestazioni finale adottato e delle effettive unità di servizi per l'anno.

#### Articolo 18

##### Riscossione delle tariffe

1. Gli Stati membri possono riscuotere le tariffe attraverso una tariffa unica per volo. Se le tariffe sono fissate e raccolte a livello regionale, la valuta di tariffazione può essere l'euro e al tasso unitario interessato può essere aggiunto un tasso unitario amministrativo per i costi di tariffazione e riscossione. Gli Stati membri assicurano che gli importi riscossi per proprio conto siano utilizzati per finanziare i costi determinati a norma delle disposizioni del presente regolamento.

2. Gli utenti dei servizi di navigazione aerea versano senza indugio e per intero tutte le tariffe di navigazione aerea.

3. Gli Stati membri garantiscono che siano applicate misure di esecuzione efficaci. Tali misure possono comprendere il rifiuto di fornire i servizi, il fermo degli aeromobili o altri provvedimenti esecutivi conformi alla legislazione applicabile.

#### CAPO IV

##### DISPOSIZIONI FINALI

##### Articolo 19

##### Ricorsi

Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni prese in virtù del presente regolamento siano debitamente illustrate e possano formare oggetto di procedure di riesame e/o ricorso.

##### Articolo 20

##### Facilitazione del controllo di conformità

I fornitori di servizi di navigazione aerea agevolano le ispezioni e le inchieste organizzate dalle autorità nazionali di vigilanza interessate oppure da un'organizzazione riconosciuta che agisce a loro nome, in particolare per quanto riguarda le ispezioni in loco. Le persone autorizzate sono abilitate a:

- esaminare i documenti contabili, i registri, gli inventari e ogni altro documento pertinente per la determinazione delle tariffe di navigazione aerea;
- fare copie o estratti di tali documenti;
- chiedere chiarimenti a voce sul posto;
- accedere a locali, terreni o veicoli pertinenti.

Le ispezioni e le indagini sono effettuate conformemente alle procedure in vigore nello Stato membro in cui hanno luogo.

##### Articolo 21

##### Riesame

Il riesame, da parte della Commissione, del sistema di prestazioni di cui all'articolo 24 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, include il dispositivo di ripartizione del rischio di traffico di cui all'articolo 13, il dispositivo di ripartizione dei costi di cui all'articolo 14, gli incentivi di cui all'articolo 15, la modulazione delle tariffe di cui all'articolo 16, e il loro impatto ed efficacia per conseguire gli obiettivi prestazionali fissati.

##### Articolo 22

##### Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. Il presente regolamento si applica a partire dal secondo periodo di riferimento, definito all'articolo 8 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 e per la durata di tale periodo. Per quanto riguarda l'applicazione del sistema di prestazione, al fine di consentire l'adozione di obiettivi a livello dell'Unione di cui all'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 prima dell'inizio del secondo periodo di riferimento, nonché l'elaborazione e l'adozione di piani di miglioramento delle prestazioni che rispettino le disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, gli articoli 1, paragrafo 5, 3, 7, paragrafo 4, 9, 14, paragrafo 2, lettere da b) a f), e 17, nonché gli allegati al presente regolamento, si applicano a partire dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

*Articolo 23*

**Abrogazione del regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione**

Il regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea è abolito con effetto dal 1° gennaio 2015.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 3 maggio 2013

*Per la Commissione*  
*Il presidente*

José Manuel BARROSO

---

## ALLEGATO I

**VALUTAZIONE DELL'ESISTENZA DELLE CONDIZIONI DI MERCATO PER LA FORNITURA DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA PRESSO I TERMINALI E/O DI SERVIZI CNS, MET E AIS A NORMA DELL'ARTICOLO 3**

Per stabilire se i servizi di navigazione aerea presso i terminali e/o i servizi CNS, MET e AIS siano prestati a condizioni di mercato, si valutano le seguenti condizioni:

1. la misura in cui i fornitori di servizi possono liberamente offrire di fornire o cessare di fornire tali servizi:
    - a) l'esistenza o meno di eventuali ostacoli giuridici o economici di rilievo che potrebbero impedire a un fornitore di servizi di offrire o sospendere la fornitura di tali servizi;
    - b) la durata del contratto;
    - c) l'esistenza di una procedura che consente di trasferire i beni e il personale da un fornitore di servizi di navigazione aerea a un altro.
  2. La misura in cui esiste una libera scelta in relazione al fornitore di servizi, compresa, nel caso degli aeroporti, la facoltà di autofornitura:
    - a) l'esistenza o meno di ostacoli giuridici, contrattuali o pratici alla sostituzione di un fornitore di servizi o, nel caso dei servizi di navigazione aerea presso i terminali, all'autofornitura dei servizi di navigazione aerea da parte degli aeroporti;
    - b) il ruolo dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo nella selezione del fornitore di servizi.
  3. La misura in cui è possibile scegliere il fornitore di servizi da una serie di nominativi:
    - a) l'esistenza di una gara d'appalto pubblica (non applicabile in caso di autofornitura);
    - b) ove applicabile, la prova dell'esistenza di fornitori di servizi alternativi che partecipano alla gara d'appalto e che hanno fornito servizi in passato, compresa la facoltà di autofornitura per l'aeroporto.
  4. Per i servizi di navigazione aerea presso i terminali, la misura in cui gli aeroporti sono soggetti alle pressioni legate ai costi commerciali o alla regolamentazione basata sugli incentivi:
    - a) se esiste o meno una vera concorrenza tra gli aeroporti per attirare le compagnie aeree;
    - b) la misura in cui gli aeroporti si fanno carico dei costi legati ai servizi di navigazione aerea;
    - c) se gli aeroporti operano in un contesto concorrenziale oppure in presenza di incentivi economici finalizzati a imporre un massimale alle tariffe o comunque a incentivare la riduzione dei costi.
  5. Se il fornitore di servizi di navigazione aerea presso i terminali o di servizi CNS, MET e AIS fornisce anche servizi di navigazione aerea di rotta, tali attività sono soggette a contabilità e rendicontazione separate.
  6. Per i servizi di navigazione aerea presso i terminali, la valutazione del presente allegato deve essere effettuata presso ogni singolo aeroporto, ove appropriato.
-

## ALLEGATO II

**TRASPARENZA DEI COSTI E DEI COSTI UNITARI**

## 1. TABELLA DI RENDICONTAZIONE

Sia gli Stati membri che i fornitori di servizi di navigazione aerea compilano la tabella di rendicontazione che segue per ogni zona tariffaria sotto la propria responsabilità e per ciascun anno del periodo di riferimento. Gli Stati membri forniscono inoltre una tabella consolidata per ogni zona tariffaria sotto la loro responsabilità.

La tabella consolidata deve essere compilata per ciascun aeroporto soggetto alle disposizioni del presente regolamento. Per aeroporti con meno di 70 000 movimenti di trasporto aereo IFR all'anno calcolati come media dei tre anni precedenti, i costi possono essere presentati in formato consolidato.

Quando una zona tariffaria interessa lo spazio aereo di più di uno Stato membro, gli Stati membri interessati compilano la tabella congiuntamente in applicazione degli accordi di cui all'articolo 5, paragrafo 4.

I costi effettivi sono quelli risultanti dal bilancio soggetto a audit finale. I costi sono stabiliti conformemente al piano aziendale richiesto per il rilascio del certificato e sono indicati nella valuta in cui sono state stabilite conformemente all'articolo 7, paragrafo 1, quarto comma.

Le unità di servizi effettive devono essere istituite in base ai dati forniti dall'ente che stabilisce e riscuote le tariffe. Eventuali differenze rispetto a tali dati devono essere debitamente giustificate nelle informazioni supplementari.

Per facilitare la fissazione da parte della Commissione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e fatti salvi i piani di miglioramento delle prestazioni che devono essere adottati, gli Stati membri e i fornitori di servizi di navigazione aerea compilano la tabella di rendicontazione con i dati previsionali iniziali 19 mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento.

Tabella 1 - Costi totali e costi unitari

Nome della zona tariffaria Divisa Nome dell'organizzazione:						Periodo di riferimento: N - N+4				
Costi determinati (piano di miglioramento delle prestazioni)						Costi effettivi				
Dettagli dei costi	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<b>1. Ripartizione dei costi in base alla natura (in termini nominali)</b>										
1.1 Personale										
1.2 Altri costi di esercizio <sup>(1)</sup>										
1.3 Ammortamento										
1.4 Costo del capitale										
1.5 Oneri straordinari										
1.6 Costi totali										
Totale           % n/n-1										
Personale       % n/n-1										
Altri costi eser. % n/n-1										
<b>2. Ripartizione dei costi in base al servizio (in termini nominali)</b>										
2.1 Gestione del traffico aereo										
2.2 Comunicazione <sup>(2)</sup>										
2.3 Navigazione <sup>(2)</sup>										
2.4 Sorveglianza <sup>(2)</sup>										
2.5 Ricerca e salvataggio										
2.6 Informazioni aeronautiche <sup>(2)</sup>										
2.7 Servizi meteorologici <sup>(2)</sup>										
2.8 Costi di supervisione										
2.9 Altri costi a carico dello Stato <sup>(1)</sup>										
2.10 Costi totali										
Totale   % n/n-1										
ATM     % n/n-1										
CNS     % n/n-1										
<b>3. Informazioni complementari (in termini nominali)</b>										
<b>Media dei cespiti</b>										
3.1 Valore contabile netto delle attività fisse										
3.2 Correzioni delle attività complessive										
3.3 Attività correnti nette										
3.4 Totale cespiti										
<b>Costo del capitale %</b>										
3.5 Costo del capitale al lordo delle tasse										
3.6 Rendimento sul capitale										
3.7 Interesse medio sui debiti										
<b>Costo dei progetti comuni</b>										
3.8 Costi totali dei progetti comuni										

**Costi esenti dalla ripartizione dei costi (Articolo 14, paragrafo 2, lettera b))**

3.9 Costi totali esenti dalla ripartizione dei costi										
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

**4. Costi totali al netto dei costi per i servizi forniti ai voli esonerati (in termini nominali)**

4.1 Costi per i voli VFR esonerati										
4.2 Costi determinati/effettivi totali										

**5. IEP costi-efficienza - Costo unitario determinato/effettivo (in termini reali)**

5.1 Inflazione % <sup>(3)</sup>										
5.2 Indice di prezzo <sup>(4)</sup>										
5.3 Costi totali in termini reali <sup>(5)</sup>										
Totale % n/n-1										
5.4 Unità di servizi totali										
Totale % n/n-1										
5.5 Costo unitario										
Totale % n/n-1										

Voci relative a spese e attivi in '000 000 - Unità di servizi in '000

<sup>(1)</sup> Compresi i costi EUROCONTROL (cfr. dettagli nella tabella 3).

<sup>(2)</sup> Non compilare se tali servizi sono forniti a norma dell'articolo 3

<sup>(3)</sup> Inflazione effettiva/prevista utilizzata per stabilire i costi determinati in termini nominali - Previsioni sull'inflazione effettive/riviste

<sup>(4)</sup> Indice di prezzo previsto - base 100 nell'anno N-3                      inflazione N-2 :                      inflazione N-1 :

Indice di prezzo effettivo - base 100 nell'anno N-3                      inflazione N-2 :                      inflazione N-1 :

<sup>(5)</sup> Costi determinati (piano di miglioramento delle prestazioni) in termini reali - costi previsti effettivi/rivisti a prezzi N-3



## 2. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

Sia gli Stati membri che i fornitori di servizi di navigazione aerea forniscono inoltre almeno le seguenti informazioni:

- a) descrizione della metodologia utilizzata per la ripartizione dei costi di strutture e servizi tra i vari servizi di navigazione aerea, basata sull'elenco di strutture e servizi elencati nel piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea (Doc. 7754), e descrizione della metodologia utilizzata per ripartire tali costi tra le varie zone tariffarie;
  - b) descrizione della metodologia e delle ipotesi utilizzate per stabilire i costi dei servizi di navigazione aerea forniti ai voli VFR, se sono concesse esenzioni per voli VFR a norma dell'articolo 10;
  - c) in aggiunta alle disposizioni dell'articolo 7, paragrafo 2, la descrizione e la motivazione di qualsiasi correzione che non rientri nelle disposizioni dei principi contabili internazionali;
  - d) descrizione e illustrazione del metodo adottato per calcolare i costi di ammortamento: costi storici o costi correnti. Quando si adotta la contabilità basata sui costi correnti, è necessario fornire dati confrontabili sui costi storici;
  - e) giustificazione del costo del capitale, con indicazione dei cespiti, degli eventuali adeguamenti alle attività complessive e del rendimento sul capitale;
  - f) costi totali per ciascun aeroporto con meno di 70 000 movimenti di trasporto aereo IFR all'anno, se questi sono forniti in modo consolidato nella tabella di rendicontazione;
  - g) definizione dei criteri utilizzati per ripartire i costi tra servizi di rotta e servizi presso i terminali per ciascun aeroporto che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento;
  - h) ripartizione dei costi meteorologici tra costi diretti e «costi sostenuti direttamente per MET» (MET core costs) definiti come i costi a sostegno di strutture e servizi meteorologici che rispondono anche alle esigenze meteorologiche in generale. Tali strutture e servizi comprendono analisi e previsioni generali, reti di osservazione in superficie e nell'atmosfera, sistemi di comunicazione meteorologica, centri di elaborazione dati e sostegno alla ricerca di base, alla formazione e all'amministrazione;
  - i) descrizione della metodologia utilizzata per imputare i costi MET complessivi e i costi sostenuti direttamente per MET all'aviazione civile e ripartirli tra le varie zone tariffarie;
  - j) descrizione delle previsioni indicate in materia di costi e traffico, come richiesto al punto 1, 19 mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento;
  - k) descrizione dei costi effettivi comunicati e differenza rispetto ai costi determinati per ogni anno del periodo di riferimento;
  - l) descrizione delle effettive unità di servizi comunicate e differenze rispetto alle previsioni e rispetto ai dati forniti da Eurocontrol, a seconda dei casi, per ogni anno del periodo di riferimento;
  - m) per ogni anno del periodo di riferimento, la differenza tra gli investimenti dei fornitori di servizi di navigazione aerea indicati nei piani di miglioramento delle prestazioni e i costi effettivi, nonché la differenza tra la data in cui tali investimenti sono diventati operativi e la situazione reale.
-



Tabella B

Organizzazione: Zona tariffaria: Nome dell'aeroporto:		<b>Anno n</b>							
<b>Aeroporto i</b>	<b>(n-3)</b>	<b>(n-2)</b>	<b>(n-1)</b>	<b>(n)</b>	<b>(n+1)</b>	<b>(n+2)</b>	<b>(n+3)</b>	<b>(n+4)</b>	<b>(n+5)</b>
Prezzo annuo (a)									
Unità di produzione (b)									
Prezzo unitario									

### 1.2. Informazioni supplementari

Gli Stati membri, inoltre, forniscono almeno le seguenti informazioni:

- a) descrizione dei criteri utilizzati per la ripartizione dei costi di strutture e servizi tra i vari servizi di navigazione aerea, basata sull'elenco di strutture e servizi elencati nel piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea (Doc. 7754);
- b) descrizione e illustrazione delle differenze tra cifre pianificate e cifre effettive per l'anno (n - 1) rispetto a tutti i dati indicati nelle tabelle A e B;
- c) descrizione e illustrazione dei costi e degli investimenti previsti per un periodo quinquennale in relazione al traffico previsto;
- d) descrizione e illustrazione del metodo adottato per calcolare i costi di ammortamento: costo storico o costo corrente;
- e) giustificazione del costo del capitale, con indicazione dei cespiti.

### 2. FINANZIAMENTO DEI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

I fornitori di servizi di navigazione aerea forniscono una descrizione della o delle modalità con cui i costi dei servizi di navigazione aerea sono finanziati in relazione a ciascuna zona tariffaria.

## ALLEGATO IV

**CALCOLO DELLE UNITÀ DI SERVIZI E DEI TASSI UNITARI DI ROTTA****1. Calcolo delle unità di servizi di rotta**

- 1.1. L'unità di servizi di rotta è calcolata come il prodotto del fattore «distanza» e del fattore «peso» dell'aeromobile interessato. Il numero totale delle unità di servizi di rotta consiste nelle unità di servizi totali in relazione ai voli IFR, nonché nelle unità di servizi in relazione ai voli VFR, se questi ultimi non sono esonerati a norma dell'articolo 10.
- 1.2. Il fattore «distanza» è ottenuto dividendo per cento il numero di chilometri volati sulla distanza ortodromica tra il punto di ingresso e il punto di uscita della zona tariffaria, in base al più recente piano di volo presentato dall'aeromobile interessato ai fini del flusso di traffico aereo.
- 1.3. Se il punto di uscita e quello di ingresso di un volo sono identici in una zona tariffaria, il fattore «distanza» è pari alla distanza ortodromica tra questi punti e il punto più distante del piano di volo moltiplicata per due.
- 1.4. La distanza da prendere in considerazione è ridotta di 20 chilometri per ogni decollo e per ogni atterraggio nel territorio di uno Stato membro.
- 1.5. Il fattore «peso», espresso da una cifra a due decimali, è pari alla radice quadrata del quoziente ottenuto dividendo per cinquanta il numero di tonnellate metriche nel peso massimo al decollo certificato dell'aeromobile, quale riportato nel certificato di navigabilità o in qualsiasi altro documento fornito dall'operatore dell'aeromobile. Ove tale peso non sia noto, si utilizza il peso dell'aeromobile più pesante dello stesso tipo di cui si conosca l'esistenza. Quando un aeromobile ha più di un peso massimo al decollo certificato, si utilizza quello più elevato. Quando un operatore di aeromobili utilizza due o più aeromobili che sono versioni differenti dello stesso tipo, si utilizza per ogni aeromobile di quel tipo la media del peso massimo al decollo di tutti i suoi aeromobili di quel tipo. Il calcolo del fattore «peso» per tipo di aeromobile e per operatore è effettuato almeno una volta all'anno.

**2. Calcolo dei tassi unitari di rotta**

- 2.1. I tassi unitari di rotta sono calcolati prima dell'inizio di ciascun anno del periodo di programmazione.
- 2.2. Il calcolo si effettua dividendo il numero totale previsto delle unità di servizi di rotta relative all'anno in questione, come definito nel piano di miglioramento delle prestazioni, per la somma algebrica dei seguenti elementi:
  - i) i costi determinati, espressi in termini nominali, dell'anno in questione, come definiti nel piano di miglioramento delle prestazioni;
  - ii) l'adeguamento della differenza tra inflazione prevista e effettiva, come indicato all'articolo 7, paragrafo 1;
  - iii) il recupero dei costi di ristrutturazione, se autorizzato a norma dell'articolo 7, paragrafo 4;
  - iv) i riporti derivanti dall'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di traffico di cui all'articolo 13;
  - v) i riporti relativi al periodo di riferimento precedente derivanti dall'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di costo di cui all'articolo 14;
  - vi) i bonus e le penali relativi agli incentivi finanziari di cui all'articolo 15;
  - vii) gli attivi o i passivi di recuperi che possono derivare dalla modulazione delle tariffe per la navigazione aerea a norma dell'articolo 16;
  - viii) gli attivi o i passivi di recuperi derivanti da variazioni del traffico;
  - ix) per i primi due periodi di riferimento, gli eventuali attivi o passivi di recuperi degli Stati membri fino all'anno 2011 incluso;
  - x) una detrazione di altre entrate.

## ALLEGATO V

**CALCOLO DELLE UNITÀ DI SERVIZI E DEI TASSI UNITARI PRESSO I TERMINALI****1. Calcolo delle unità di servizi presso i terminali**

- 1.1. L'unità di servizi presso i terminali è pari al fattore «peso» dell'aeromobile interessato.
- 1.2. Il fattore «peso», espresso da una cifra a due decimali, è il quoziente ottenuto dividendo per cinquanta il numero di tonnellate metriche del più elevato peso massimo al decollo certificato dell'aeromobile, di cui all'allegato IV, punto 1.5, ed elevandolo a 0,7.

**2. Calcolo dei tassi unitari di terminale**

- 2.1. I tassi unitari di terminale sono calcolati prima dell'inizio di ciascun anno del periodo di programmazione.
- 2.2. Il calcolo si effettua dividendo il totale previsto delle unità di servizi terminali per l'anno di riferimento per la somma algebrica dei seguenti elementi:
  - i) i costi determinati, espressi in termini nominali, dell'anno in questione, come definiti nel piano di prestazione;
  - ii) l'adeguamento della differenza tra inflazione prevista e effettiva, come indicato all'articolo 7, paragrafo 1;
  - iii) il recupero dei costi di ristrutturazione, se autorizzato a norma dell'articolo 7, paragrafo 4;
  - iv) i riporti derivanti dall'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di traffico di cui all'articolo 13, ove applicabili;
  - v) i riporti relativi al periodo di riferimento precedente derivanti dall'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di costo di cui all'articolo 14;
  - vi) i bonus e le penali relativi agli incentivi finanziari di cui all'articolo 15;
  - vii) gli attivi o i passivi di recuperi che possono derivare dalla modulazione delle tariffe per la navigazione aerea a norma dell'articolo 16;
  - viii) gli attivi o i passivi di recuperi derivanti da variazioni del traffico;
  - ix) per i primi due periodi di riferimento, gli eventuali attivi o passivi di recuperi degli Stati membri fino all'anno 2014 incluso;
  - x) una detrazione di altre entrate.

## ALLEGATO VI

**MECCANISMO DI TARIFFAZIONE**

## 1. TABELLA DI RENDICONTAZIONE

Gli Stati membri e i fornitori di servizi di navigazione aerea compilano la tabella di rendicontazione che segue per ogni zona tariffaria sotto la loro responsabilità e per ciascun periodo di riferimento. Gli Stati membri forniscono inoltre una tabella consolidata per ogni zona tariffaria sotto la loro responsabilità.

Quando una zona tariffaria si estende nello spazio aereo appartenente a più Stati membri, gli Stati membri interessati compilano la tabella congiuntamente in applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 4.

Tabella 2 - Calcolo del tasso unitario

Nome della zona tariffaria: Nome dell'organizzazione:		Periodo di riferimento: N - N+4				
Calcolo del tasso unitario		N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p><b>1. Costi determinati in termini nominali e adeguamento all'inflazione</b></p> <p>1.1 Costi determinati in termini nominali - escl. VFR - Tabella 1</p> <p>1.2 Tasso di inflazione effettivo - Tabella 1</p> <p>1.3 Tasso di inflazione previsto - Tabella 1</p> <p>1.4 Adeguamento all'inflazione <sup>(1)</sup>: importo anno n da riportare</p> <p><b>2. Unità di servizi complessive previste e effettive</b></p> <p>2.1 Unità di servizi complessive previste (piano di miglioramento delle prestazioni)</p> <p>2.2 Unità di servizi complessive effettive</p> <p>2.3 Unità di servizi complessive effettive/previste (in %)</p> <p><b>3. Costi soggetti alla ripartizione del rischio di traffico</b></p> <p>3.1 Costi determinati in termini nominali - escl. VFR (riportato dalla tabella 1)</p> <p>3.2 Adeguamento all'inflazione: importo riportato all'anno n</p> <p>3.3 Traffico: importi riportati all'anno n</p> <p>3.4 Ripartizione del rischio di traffico: entrate suppl. riportate all'anno n</p> <p>3.5 Ripartizione del rischio di traffico: mancate entrate riportate all'anno n</p> <p>3.6 Costi esenti dalla ripartizione dei costi: importi riportati all'anno n</p> <p>3.7 Bonus o penali per le prestazioni</p> <p>3.8 Recuperi attivi(-) o passivi <sup>(2)</sup>: importi riportati all'anno n</p> <p>3.9 Totale per il calcolo del tasso unitario dell'anno n</p> <p>3.10 Ripartizione del rischio di traffico: entrate suppl. riportate all'anno n</p> <p>3.11 Ripartizione del rischio di traffico: mancate entrate riportate all'anno n</p> <p>3.12 Attivi o passivi di recuperi derivanti da variazioni di traffico n da riportare</p> <p>Parametri per la ripartizione del rischio di traffico</p> <p>3.13 % entrate supplementari restituite agli utenti nell'anno n+2</p> <p>3.14 % mancate entrate a carico degli utenti dello spazio aereo</p> <p><b>4. Costi non soggetti alla ripartizione del rischio di traffico</b></p> <p>4.1 Costi determinati in termini nominali - escl. VFR - (Tabella 1)</p> <p>4.2 Adeguamento all'inflazione: importo riportato all'anno n</p> <p>4.3 Traffico: importi riportati all'anno n</p> <p>4.4 Costi esenti dalla ripartizione dei costi: importi riportati all'anno n</p> <p>4.5 Costi di ristrutturazione: importi riportati all'anno n</p> <p>4.6 Recuperi attivi(-) o passivi <sup>(2)</sup>: importi riportati all'anno n</p> <p>4.7 Totale per il calcolo del tasso unitario dell'anno n</p> <p>4.8 Attivi o passivi di recuperi derivanti da variazioni di traffico n da riportare</p> <p><b>5. Altre entrate - tasso unitario applicato (in divisa nazionale)</b></p> <p>5.1 Totale altre entrate</p> <p>5.3 Programmi di assistenza dell'Unione</p> <p>5.4 Finanziamenti pubblici nazionali</p> <p>5.5 Attività commerciali</p> <p>5.6 Altre entrate</p> <p>5.7 Totale complessivo per il calcolo del tasso unitario dell'anno n</p> <p>5.8 Tasso unitario per l'anno n (in divisa nazionale)</p> <p>5.9 Componente FSNA del tasso unitario</p> <p>5.10 Componente MET del tasso unitario</p> <p>5.11 Componente ANV del tasso unitario</p> <p>5.12 Tasso unitario per l'anno n che sarebbe stato applicato in assenza di altre entrate</p>						

Costi, entrate e altri importi in '000 Euro - Unità di servizi in '000

<sup>(1)</sup> Impatto complessivo delle differenze annue tra inflazione reale e inflazione prevista - adeguamento dei costi determinati totali

<sup>(2)</sup> Recuperi (attivi/passivi) nell'anno di entrata in vigore del metodo dei costi determinati

## 2. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

Gli Stati membri, inoltre, raccolgono e forniscono almeno le seguenti informazioni:

- a) descrizione e giustificazione alla base dell'istituzione di differenti zone tariffarie, in particolare per quanto riguarda le zone tariffarie di terminale e le potenziali sovvenzioni trasversali tra aeroporti;
  - b) descrizione della politica relativa alle esenzioni e descrizione degli strumenti finanziari utilizzati per coprire i costi correlati;
  - c) descrizione delle eventuali altre entrate, suddivise nelle diverse categorie indicate all'articolo 2, paragrafo 10;
  - d) descrizione e spiegazione degli incentivi forniti agli utenti dei servizi di navigazione aerea a norma dell'articolo 15;
  - e) descrizione e spiegazione della modulazione delle tariffe di navigazione aerea applicate a norma dell'articolo 16.
-



*ALLEGATO VII***INFORMAZIONI COMPLEMENTARI****1. TABELLA DI RENDICONTAZIONE**

Gli Stati membri compilano la tabella di rendicontazione che segue per ogni zona tariffaria sotto la propria responsabilità e per ciascun anno del periodo di riferimento.



Mancate entrate derivanti dalla ripartizione del rischio di traffico anno N-4								
Mancate entrate derivanti dalla ripartizione del rischio di traffico anno N-3								
Mancate entrate derivanti dalla ripartizione del rischio di traffico anno N-2								
Mancate entrate derivanti dalla ripartizione del rischio di traffico anno N-1								
Mancate entrate derivanti dalla ripartizione del rischio di traffico anno N								
Mancate entrate derivanti dalla ripartizione del rischio di traffico anno N+1								
Mancate entrate derivanti dalla ripartizione del rischio di traffico anno N+2								
<b>Adeguamento totale mancate entrate derivanti dalla ripartizione del rischio di traffico</b>								
Costi esenti dalla ripartizione dei costi anno N-5								
Costi esenti dalla ripartizione dei costi anno N-4								
Costi esenti dalla ripartizione dei costi anno N-3								
Costi esenti dalla ripartizione dei costi anno N-2								
Costi esenti dalla ripartizione dei costi anno N-1								
<b>Costi totali esenti dalla ripartizione dei costi</b>								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2005								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2006								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2007								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2008								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2009								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2010								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2011								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2012 (solo tariffa di navigazione di terminale)								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2013 (solo tariffa di navigazione di terminale)								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2014 (solo tariffa di navigazione di terminale)								
<b>Riporti totali</b>								

## 2. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

Gli Stati membri, inoltre, forniscono almeno le seguenti informazioni:

- a) ripartizione dei costi dei progetti comuni per singolo progetto;
  - b) descrizione degli importi derivanti da fattori di costo incontrollabili per natura e per fattore, comprese la giustificazione e l'evoluzione delle ipotesi soggiacenti;
  - c) descrizione dei riporti di attivi o passivi di recuperi degli Stati membri fino all'anno 2011 per le tariffe di rotta e fino all'anno 2014 per le tariffe presso i terminali;
  - d) la descrizione dei riporti derivanti dal dispositivo di ripartizione del rischio di traffico di cui all'articolo 13;
  - e) descrizione dei riporti derivanti dal dispositivo di ripartizione del rischio di costo di cui all'articolo 14, paragrafo 2.
-